Cena egzempl. 50 groszy

CZASOPISMO

DWUTYGODNIK ZWIĄZKU UMYSŁOWYCH PRACOWNIKÓW KOLEJOWYCH

ROK VII. Lwów, 15. listopada 1931. ZESZYT 17 (96)

IDĄ CZASY...

Przed miesiącem pisaliśmy w artykule wstępnym o absurdalnym splocie gospodarczym, który jest obrazem naszych czasów. Od miesiąca nie wiele zmieniło się, a w każdym razie *nie zmieniło się na lepsze*. Szpalty całe pism codziennych roją się od ponurych notatek, a *doraźne zarządzenia nie przynoszą ulgi* na najbliższą nawet metę.

Trudności gospodarcze nie są wyłącznością naszego kraju. Nawet *państwa o wiekowym cemencie finansowym znalazły się w ciężkiej sytuacji.* I zarówno tam, gdzie oszczędność mas pracujących dała rezerwę złotą instytucjom, jak i tam, gdzie rozrzutność inwestycyjna i szeroka stopa życiowa bezpośrednio wciskały pieniądz w organizm gospodarczy — *wszędzie jest źle.*

Społeczeństwa większości krajów dzielą się na tych, co nie wiele mają i na tych, co nic nie mają. A w świecie tym, co posiada kulturę, kolonje i purpurę Rzymu, podobnie jak w czasach Rzymu, *plebs żyje bezrobotny i miljonowym głosem woła chleba.*

Naprawdę trudno nie trwożyć się o los najbliższych dni.

Jakieś bóle porodowe wstrząsają światem, jakieś oczekiwanie rozpanoszyło się u ludzi, jakieś przedpiekle zionie w nas trującym oddechem. A wszystko to wróży, że inne *idą czasy.*

Jeżeli w poprzednim wstępie wspomnieliśmy o gasnącym Rzymie, to porównanie to wydaje się całkowicie literackiem. Bo ludek rzymski poprostu nie potrzebował pracować, a poza nim były krocie możnych i nieprzebrane bogactwa, z których czerpało państwo. Dziś inny jest stosunek tych czynników. *Ciasnota gospodarcza ogarnia państwa* całe, które szukają drogi wyjścia z wzajemnego zadłużenia, nieufności i zobowiązań.

Los nieodgadniony obraca kartę dziejów, a jeżeli nie jest ona czarna i złowróżbna, to w każdym razie nie jest pogodna i biała.

Przeszły czasy, których znamieniem był wyścig krwi, przeszły czasy, których znamieniem był wyścig pracy,

idą czasy, których znamieniem jest nędza.

Nędza stroi się w rozmaite tytuły. Inaczej nazwie się ją odnośnie potężnych instytucyj gospodarczych, inaczej w stosunkach międzynarodowych, inną nazwę ma przy określeniu ludzi utytułowanych. Istota rzeczy powstaje jednak niezmieniona, a piętno jej wyciska się na ludziach, zagadnieniach i organizmach.

Idą czasy, będące *wyrokiem dla pracownika umysłowego.* Szkoły średnie wyrzucają corocznie masy maturzystów. Niema dla nich pracy, niema miejsca ni środków na studja wyższe. Uniwersytety wydają corocznie krocie inteligentów o ukończonych studjach wyższych. *Mechanizacja (racjonalizacja) pracy zabiła resztę wolnych stanowisk,* ostałych w ogólnym kryzysie. Studja więc kończą szeregi ludzi, skazanych na bezkrwawą walkę o byt, względnie przymusowe bezrobocie.

W kolejnictwie sprawa również nie jest bez zarzutu. Obowiązuje zakaz przyjęć, *nie zasila się od 2 lat kadr pracowniczych*, pracy jednak nie ubywa. Gorzej: zarządzenia oszczędnościowe nakładają, nowe prace wykonawcze, które zwalone są na barki ludzi wyczerpanych walką o byt, zrujnowanych fizycznie i moralnie.

Czasy nasze, to już nie walka o poprawę bytu, lecz *walka o przetrwanie.* Wygrać ją można przy ograniczaniu wszelkich wydatków, przez rezygnację z przyzwyczajeń, przez *zatrzymanie człowieka w rozwoju kulturalnym.*

Czasom ciężkim stawić trzeba czoło męczennika. Może odpowiedzialne czynniki zdobędą się na inicjatywę, która ogarnąć musi wszystkie kraje, celem ochronienia się przed pochodem nędzy i barbaryzmu.

AWIZO PRZEDSIĘBIORSTWA

Prasa codzienna podała projekt preliminarza budżetowego na rok następny. Wśród wielu cyfr, z których najważniejszą jest obniżenie ogólne wysokości budżetu, rzuca się niewątpliwie w oczy wyodrębnienie P. K. P.

Przychody i rozchody kolei przewidziane są za okres dziewięcio miesięczny tj. od kwietnia do końca roku, poczem Przedsiębiorstwo P. K. P. ma wejść w system budżetu według roku kalendarzowego.

Wyodrębnienie kolei powitać należy z rezerwą, nie wiadomo bowiem, jak zarząd tego przedsiębiorstwa ustosunkuje się do pracowników i do zasad eksploatacji kolei wogóle. Można w tym wypadku sądzić, że najgorsze nawet zamierzenia w niczem nie będą różnić się od postępowania wobec pracowników państwowych, lepiej jednak byłoby, by przedsiębiorstwo zdobyło się na własny plan i pracę rozpoczęło na nowych zasadach. Idzie więc o właściwe stanowisko wobec uprzywilejowanych przewozów i przejazdów, idzie o reorganizację służby drogowej, o usprawnienie administracji i kasowości.

Jeżeli przypomnimy sobie próby Ministerstwa, to nie można przyznać, by wyniki ich były zadawalające. Powoływano zawsze kolekcję „fachowców", którzy z miejsca przemieniali się w ciało tak biurokratyczne, że poza stosami papierzysk, nie zdołało ono ujednostajnić, usprawnić, ani uprościć żadnego zagadnienia. Komisje wreszcie zakończyły żywot, a do pracy przystąpiły nowe specjalnie fachowe komisje, by do reszty przysypać drukami, rozporządzeniami i okólnikami aparat administracyjny i wykonawczy.

W kierunku pomnożenia pracy i zabałaganienia spraw zapisano się tak świetnemi zgłoskami, że każde nowe w tym kierunku wystąpienie centralnych instytucyj, równoznaczne jest z nową ofenzywą formularzy, druków i rysunków.

Czy od tych ludzi — którzy pozostaną mimo komercjalizacji kolejnictwa—można spodziewać się wprowadzenia w kolejnictwo nowych elementów? Zaprawdę trudno! Tu tylko wzorowanie się na zagranicy mogłoby dać poprawę, o ile zagranica zacznie się na zachodzie. Zainteresowanie sprawą małopolskich kolejowców dałoby Przedsiębiorstwu pewne wyniki, również pewne korzyści dałoby rozpisywanie konkursów na prace i projekty. W każdym razie wyodrębnienie P. K. P. winno być początkiem istotnych zmian w systemie pracy, gdyż tylko reorganizacja dzisiejszych „szerokich torów" da długo oczekiwane usprawnienie i oszczędność.

Prócz zapowiedzi prasowej, inne są jeszcze objawy zapowiadanej komercjalizacji. Oto powtarzają się zjazdy naczelników, dyrektorów: konferencjom końca niema. A na zjazdach mówi się wkółko o oszczędnościach, o wykorzystaniu pracowników, o nowych przepisach administracyjno-biurokratycznych, o redukcjach bez stwarzania bezrobocia i innych kwiatkach, pachnących potem i nędzą pracowniczą.

Dla przykładu przytoczymy autentyczny szczegół. Oto jedna z małopolskich D. O. K. P. zmieniła turnus, wprowadzając współczynnik pracy, sprzeczny z ustawą. Skoro pracownicy uskarżali się, odesłano ich w okręg pewnej dyrekcji zachodniej, gdzie pracownicy „wykorzystani są" do absurdu. Po zbadaniu współczynnika przez zainteresowanych, dostosowali się oni do zarządzeń władzy, która zagroziła, że opornych przeniesie w inny okręg dyrekcyjny. Jeżeli tworzone przedsiębiorstwo zwyczaj ten przemieni w system, dola pracownicza może ulec tak znacznemu polepszeniu, że brak współczynników i podróże po rozmaitych dyrekcjach uważane jeszcze będzie za dobrodziejstwo.

Przy dobrem założeniu sprawy przedsiębiorstwa, możnaby spowodować szereg korzystnych zmian i to w interesie kolejnictwa, jak i pracowników. Możnaby wyzbyć się machiny biurokratycznej i wyodrębnić płace pracownicze, po zastosowaniu do kolejarzy innej tabeli płac, gdyż i praca na kolejach inną jest niż w urzędach. Zarząd mógłby dowolniej ustosunkować się do dochodów i w wielu wypadkach wydać zarządzenia, mające przyjść pracownikom z pomocą.

Ponieważ jednak cele Przedsiębiorstwa nie są nikomu znane, a tembardziej skład osób i środki, któremi będą się posługiwać, musimy z wielką rezerwą odnosić się do poczynań, aż do czasu odsłonięcia kart przez władze. Może Przedsiębiorstwo da kooperację Związków zawodowych, może kooperacja ta opracuje plan działania, o ile nie obrony. Solidarność jednak pracownicza i czujność Związków winna na razie być odpowiedzią na plany komercjalizacji i poniewierania.

Rzc.

POGŁOSKI I ZAPRZECZENIE

Prasa codzienna donosi miłą wiadomość, a właściwie dwie.

A więc przedewszystkiem o zmniejszeniu mnożnej, wynoszącej dziś 43 groszy. Podobno wyniki statystyczne wskazują, iż koszty utrzymania spadły w sposób, zezwalający na zniesienie mnożnej o 8 groszy. Przy przeliczeniu tej różnicy na pieniądze, otrzymujemy kwotę około 60 zł., zależnie od posiadanej gr. uposażenia.

Prócz tego coraz bardziej uporczywie powtarza się pogłoska o zniesieniu 10 proc. dodatku. Obydwa te „dodatki do nędzy urzędniczej" utworzyłyby obniżkę poborów o 20 proc.

Pogłoski, opisane powyżej, powitali pracownicy z ogromnym entuzjazmem, w odwrotnem znaczeniu tego słowa, gdyż nie jest łatwo skonstruować budżet domowy na kwotę 160 zł., jakie większości pracowników pozostaną po różnorodnych potrąceniach. Rozgoryczenie pracowników z powodu nikłych pensyj jest wogóle wielkie, a dalsze w tym kierunku pogłoski powiększają i tak rozpaczliwe nastroje.

Wypadnie tu pokrótce zająć się wskaźnikami statystycznemi. Do wyłaniania dat utworzona jest komisja, będąca właściwie organem urzędowym. Komisja ta mogłaby pracować sprawiedliwie, gdyby zajęła się przedewszystkiem sprawą minimum egzystencji i — biorąc pod uwagę koszta mieszkaniowe, wyżywienia, kształcenia dzieci, obuwia i odzieży — ustaliła minimum dla pracownika najniższej grupy uposażenia.

Na podstawie tego minimum, które tylko w tym wypadku będzie sprawiedliwe, gdyż poda dane, oparte na życiowych podstawach, można byłoby ustalić pobory poszczególnych grup uposażenia. Jeżeli badanie w tej sprawie zechcemy przeprowadzić, łatwo okaże się, że dopiero podwyższenie poborów o około 90 proc. odpowiadałoby wytworzonym warunkom ekonomicznym. Pobory jednak pracownicze od szeregu lat w luźnym stosunku stoją do cen rynkowych, a wysokość ich — o ile można tu mówić o wysokości — spowodowała olbrzymie zadłużenie się pracownika. Sytuacja materjalna przeto pracownika znajduje się niżej poziomu minimum egzystencji, a pogorszenie jej nie można nazwać ani uczciwem, ani celowem.

Komisja statystyczna nie interesowała się minimum, a dane w tej sprawie pochodzą z zamierzchłych czasów. Był nawet okres, kiedy komisji nie można było skompletować, a wtajemniczeni mówią, że pewne żywsze słowo komisji wywołało wojskowy rozkaz: rozejść się. Skoro jednak po latach wywczasów miała komisja wykazać tak potężne obniżenie się artykułów pierwszej potrzeby, ogarnąć musi człowieka zdziwienie, skąd w zadłużonym i wycieńczonym społeczeństwie urzędniczem ma wziąć się siła do pokonania tego dobrodziejstwa gospodarczego.

Propagując hasła obniżki cen, nie starano się o zwiększenie siły nabywczej społeczeństwa; owszem siłę tę podważa się i umniejsza. Z drugiej strony monopole państwowe nie dostosowały swych cen do rzekomej obniżki, lecz ceny te podwyższyły. Mowa tu o wyrobach tytoniowych i wódczanych. Wysokie ceny tych użytków dają zwiększoną stawkę podatków pośrednich. Trusty węglowe i cukrowy nie dostosowały swych standartowych cen do wskazań komisji statystycznej, lecz uzgodniły się z cenami wytworów monopolowych.

W dążeniach do obniżki cen artykułów pierwszej potrzeby, ogół pracowniczy chciałby widzieć zainteresowanie się cenami wyrobów monopolowych i ujednostajnionym cennikiem koncernów.

Nie od rzeczy wreszcie będzie przypomnieć czasy, gdy wskaźnik komisji statystycznej skakał w górę, co jednak było bez wpływu na płace pracowników. W czasach tych — były to lata tłuste — nikt nie śpieszył się z dostosowaniem płac do cen artykułów codziennej potrzeby, nie mówiąc o ustosunkowaniu do niej możnej i wypłaceniu różnicy na korzyść pracownika. Skoro jednak statystyka zdołała pochwalić się taniością, z miejsca wypuszczono jaskółki obniżkowe.

Na szczęście: jaskółki.

Bo oto w parę dni po wylocie niewinnych tych ptaszków (które zapewne nie są kaczkami dziennikarskiemi) urzędowa P. A. T-iczna zaprzecza pogłoskom. Zdobądźmy się na optymizm. Przed 15 proc. obniżką prasa codzienna pocieszała wprawdzie urzędników, ale obecnie może udało się prasie uchwycić prawdę i może rzeczywiście nie dojdzie do katastrofalnej obniżki. Ogół urzędniczy uwierzyć wprost nie może w pogłębienie bezprzykładnej nędzy. Czy wiara ta jest uzasadniona — pokaże najbliższa przyszłość.

Sum.

NIERÓWNA MIARKA

Rocznik Kolejowy, wydany na r. 1930, na podstawie źródeł urzędowych M. K. przez Związek Prawników P. K. P. w Warszawie wykazuje, że dotychczas niema jeszcze ujednostajnionych przepisów dla wszystkich D. O. K. P.

Z listy starszeństwa warszawskiej D. O. K. P. rozmieszczonej na stronicach 316 do 322 Rocznika Kolejowego dowiadujemy się, że w tym najbardziej przepisowo prowadzonym urzędzie w stolicy niema *ani jednego* pracownika z egzaminem w VII grupie uposażenia, gdyż wykazano bez egzaminu: 15 Kontrolerów Wydziałowych, 2 Geometrów I kl., 31 Starszych Techników i 130 Starszych Asesorów.

W VIII grupie uposaż., tej samej Dyrekcji, jest 2 Asesorów refer. i 48 Asesorów z egzaminami, 9 Techników oraz 182 Asesorów bez egzaminów.

W służbie drogowej w VII grupie uposaż. wykazano bez egzaminu: 8 Zastępców Naczelników Oddziałów, 18 Kontrolerów Drogowych, 2 Referendarzy, 7. Starszych Techników i 11 Starszych Asesorów.

W grupie VIII służby drogowej zaliczono 8 Techników i 41 Asesorów bez egzaminów oraz 5 Asesorów z egzaminem.

W służbie stacyjnej jest 2 Starszych Asesorów i 14 Asesorów z egzaminem, 19 Star. Asesorów i 64 Asesorów bez egzaminów.

Służba handlowa nie ma w grupach VII i VIII ani jednego pracownika z egzaminem, t. j. 9 Kierowników Ekspedycyj I kl., 2 Star. Asesorów, 4 Kasjerów Stacyjnych II kl. i 38 Asesorów.

W VII grupie uposażenia służby trakcji niema również *ani jednego* pracownika z egzaminem: 3 Zast. Naczelników Oddziałów, 2 Kontrolerów Kasowych, 6 Zawiadowców Parowozowni II kl., 15 Pomocników Naczelników Parowozowni II kl., 1 Zast. Naczelnika Wagonowni I. kl., 1 Referendarz, 2 Star. Techników i 5 Star. Asesorów.

W listach starszeństwa służb. wagonowej, warsztatowej i zasobowej jest również kilkakrotnie więcej pracowników bez egzaminu niż pracowników egzaminowanych. Z doświadczenia wiemy że w 3 małopolskich D. O. K. P. bardzo wielu pracowników będących na służbie po 20 lat i więcej tkwi w IX grupie uposażenia bez nadziei przejścia kiedykolwiek do VIII grupy uposażenia z powodu braku wymaganych egzaminów fachowych.

Należałoby obecnie żądać ścisłego ujednostajnienia przepisów dla wszystkich.

Sztajn.

WYSIATYCKI JÓZEF

ZARYS WAŻNIEJSZYCH WYMAGAŃ STAWIANYCH WSPÓŁCZESNEMU KOLEJNICTWU

Wiek współczesny charakteryzuje tensam postęp techniki, co wiek ubiegły, w którym oddano na usługi celom gospodarczym parę i elektryczność.

Wynalazki wprowadzają istną rewolucję pojęć w metodach pracy i tp. tak dalece, że wzmożona produkcja nie odpowiadała istniejącej konsumcji, stając się przez to jedną z przyczyn bezrobocia. Zadaniem niniejszego referatu jest dać pogląd ogólny na to, co u nas i zagranicą czyni się w kolejnictwie, aby przystosować je do wymogów współczesnego stanu techniniki i dostosować przewozy drogą żelazną do istotnych potrzeb życia gospodarczego, a zarazem samo przedsiębiorstwo oprzeć na zasadach rentowności, zwłaszcza wobec konkurujących z koleją przewozów po drogach kołowych. Kolej straciła już bezpowrotnie swój monopolityczny charakter: walczy z nią bardzo groźny konkurent samochód, a ponadto z dala na horyzoncie wyłania się trzeci czynnik przewozu — lotnictwo. To też punktem wyjścia niniejszego referatu, będzie ogólne scharakteryzowanie przewozów drogami kołowemi w stosunku do przewozów drogą żelazną, oraz rozpatrywanie na tle tego współzawodnictwa ważniejszych potrzeb wspóczesnego kolejnictwa, jak również, podyktowanych nakazami chwili obecnej, postulatów.

Rozwojowi ruchu samochodowego sprzyjała w Polsce nadzwyczaj korzystna konjunktura. Albowiem chociaż drogi żelazne korzystały do niedawna z faktycznego monopolu przewozu, były i są nadal w zamian za to obciążone przez Państwo licznemi zobowiązaniami, jak n. p. obowiązkiem bezwzględnego przewozu, z wyjątkiem wypadków ściśle przez przepisy określonych, ponadto koleje ponoszą koszta swojej budowy i utrzymania, polityka taryfowa popiera w interesie ogólno—państwowym rozwój przemysłu i handlu, jak również eksporty, przewóz towarów uzależniono od ważności tychże, pokrywając w interesie gospodarstwa społecznego straty kolei na przewozie towarów małowartościowych, nadwyżkę na przewozie towarów cennych, które mogą łatwiej zapłacić wyższą cenę za przewóz. Kolej donosi władzom skarbowym o dokonywanych przewozach, co powoduje ucieczkę interesantów od kolei, którzy wolą korzystać z transportów samochodowych.

Tymczasem samochody nie budują dróg, z których korzystają, ani nie przyczyniają się do ich utrzymania, mogą odmówić przewozu zależnie od własnego uznania i nie są obciążone żadnemi świadczeniami w interesie gospodarstwa społecznego. W tych warunkach P. K. P. przybrały charakter przedsiębiorstwa mniej o charakterze fiskalnym, lecz raczej o charakterze użyteczności publicznej, zwłaszcza, jeżeli weźmie się pod uwagę, oprócz wyżej omawianej polityki taryfowej, liczne ulgi w przewozie osób i bagażu. Natomiast samochody mogą wykonać przewozy przez siebie wybrane po cenie niższej, niż drogi żelazne z zyskiem własnym, lecz z oczywistą stratą ogółu podatników. Mimo to nie należy uważać konkurencji tych dwu rodzajów komunikacji za bezwzględnie szkodliwą, której w interesie ogólno-państwowym należałoby wzupełności zapobiec. Konkurencja ruchu samochodowego jest jedynie wtedy szkodliwą ze względu na interes publiczny, jeżeli dane przewozy może wykonać również dobrze, lecz tańszym kosztem droga żelazna.

Koleje stanowią pokaźną część majątku społecznego o kapitale wyłożonym 8-miu miljardów. Nie wyzyskanie tego bogatwa, lecz przeciwnie uszczuplanie go przez zmniejszanie dochodowości dróg żelaznych, przynosi wielkie szkody dobru społecznemu. Oba środki komunikacyjne winny być jednakowo obciążone świadczeniami. Ruch samochodowy winien ponosić w całości te wydatki drogowe, których jest przyczyną, dalej świadczenia publiczne, zagwarantowaną odpowiedzialność za wypadki i winien podlegać przepisom o trwaniu pracy, z drugiej zaś strony przepisy przewozowe i taryfowe, obciążające wyłącznie drogi żelazne, winny być odpowiednio złagodzone. Powiedziano powyżej, że nie może być mowy o wykluczeniu konkurencji samochodowej, ponieważ charakter tych dwu środków komunikacyjnych, jest różny i nie można w zupełności zastąpić jednego z nich przez drugi, natomiast mogą one znakomicie się uzupełniać. Automobilizm winien tylko objąć ten zakres przewozów po drodze zwyczajnej, gdzie jest on korzystniejszy od przewozu koleją. I widzimy na przykładach zagranicy n. p. Ameryki i Niemiec, że tam koordynuje się przewozy kolejowe z przewozami samochodowemi, ustanawiając współpracę obu tych środków przewozowych. Ostatnio w Niemczech Główny Zarząd Kolei wszedł na drogę umów z przedsiębiorstwem Reichspost, stosując przytem odpowiednią politykę taryfową. Umowy uzależniają powstawanie nowych linij samochodowych od obopólnej zgody. Zyski z przewozów samochodowych dzieli się zależnie od tego, czy dana linja samochodowa konkuruje z koleją, czy też nie. Ruch towarowy zastrzeżono wyłącznie dla przewozów kolejowych.

Polityka taryfowa nie idzie po linji ogólnej obniżki taryf, stosuje się jedynie specjalne taryfy ulgowe do tych przypadków, gdzie można wstrzymać ucieczkę przesyłek od przewozów kolejowych.

Nie wystarczy omówiona poprzednio sama tylko współpraca tych rodzajów komunikacji. Przewóz drogami żelaznemi winien być stale ulepszany odpowiednio do wymagań współczesnych. Drogi żelazne są przedsiębiorstwem, które powinno umieć sprzedać swój wytwór, opierając się na zasadach eksploatacji handlowej i momencie rentowności przedsiębiorstwa. Pod tym kątem widzenia rozpatrywane postulaty współczesnego kolejnictwa, scharakteryzuje ogólnie pod względem budowy węzłów „wyposażenia technicznego“ organizacji pracy i polityki personalnej.

Zagadnieniem podstawowem eksploatacji kolei jest problem zwiększenia do maximum szybkości handlowej. Zagadnienie to wiąże się niepodzielnie z racjonalną

budową dróg żelaznych, w szczególności zaś stacyj węzłowych. Na tych bowiem punktach zbierają się potoki ładunków, które należy jaknajszybciej posortować i wysłać w kierunki przeznaczenia. Jasną jest rzeczą, że przejście przesyłek po uprzednim posortowaniu, wymaga przetrzymania tychże na węzłach, a zatem zmniejsza się szybkość przewozu. Chodzi więc o jaknajlepszą organizację pracy na węzłach i udoskonalenie techniki przetaczania, a to zależne jest w dużej mierze od odpowiedniej budowy stacji. Stąd aktualne często w praktyce i literaturze kolejowej rozważania racjonalnej budowy dworców przetokowych. Jedni kładą nacisk na górki przetokowe, przedstawiając zarazem wyniki badań najskuteczniejszego zastosowania ochron przeciw wiatrowych. Obok tego podkreśla się częstotliwość przestawiania zwrotnic, działanie hamujące mechanicznych hamulców torowych, oraz zasady hamowawania na odległość. Prace te warte są poznania, jeżeli uprzytomnimy sobie, że w teorytycznem założeniu zbudowanej stacji wg. nowoczesnych wymogów, dworzec przetokowy może przerobić 6.000 wagonów podczas 20-tu godzin roboczych. Praktyka potwierdza teorytyczne założenia. I tak n. p. na stacji Bleinviell (Francja) wydajność staczania z górki przetokowej przewyższa 1700 wagonów w ciągu 8 godzin, wykluczając wypadki najazdu jednego wagonu na drugi, mimo wielkiej szybkości w spuszczaniu. — Dla porównania można przytoczyć fakt, że podobna wydajność górki przetokowej na większym dworcu przetokowym Dyrekcji Poznańskiej wynosi połowę mniej, przyczem jest ona wyższą od wydajności tej pracy za czasów zaborczych. Racjonalna budowa dworca i wykorzystanie torów na dworcu podmiejskim w Paris Bastile umożliwia przyjęcie i wyprawienie z pięciu torów w ciągu dwu godzin po 28 pociągów, przyczem przyjmowanie następuje w odstępach trzyminutowych, a wyprawianie w odstępach dwuminutowych.

Reasumując poprzednie uzyskamy obraz dworca przetokowego, odpowiadającego współczesnem wymaganiom w następującem ogólnem naszkicowaniu. Tory powinny tworzyć poszczególne parki, zależnie od przeznaczenia tychże, a więc tory przeznaczone dla wjazdu pociągów tworzą dogodnie położony kompleks, na który wjazd odbywa się bez jakiejkolwiek przeszkody w pracy manewrowej na stacji. Park ten ułożony jest w odpowiedniem wzniesieniu ze spadem w kierunku jednej, lub więcej górek przetokowych.

Wjeżdżające pociągi można bezzwłocznie parowozem przetokowym, po uprzednim odjeździe parowozu pociągowego, rozsortować przez górkę, przyczem wagony staczane są stosownie do stacyj przeznaczenia na wiązkę torów kierunkowych, rozpoczynającą się u podnóża górki przetokowej. Rozgałęzienie torów kierunkowych w pewnej odległości od podnóża górki przetokowej dozwala na osiągnięcie większej szybkości w staczaniu wagonów. Poniżej i w przedłużeniu parku sortowniczgo winny się znajdować tory poszczególnych okręgów przetokowych, wyposażone zależnie od potrzeby we własne górki przetokowe i przeznaczone do formowania i odjazdu pociągów. Jeżeli powyższy opis uzupełni się urządzeniami, elektrycznie zabezpieczającemi ruch pociągów, o elektrycznie przestawianych i scentralizowanych zwrotnicach, mechanicznie hamujących hamulcach torowych, oświetleniu elektrycznem i wyposażenia w świetlne i akustyczne sygnały przetokowe, otrzymamy w szkicu obraz nowoczesnego dworca przetokowego, w którym można, przy odpowiedniej technice przetaczania, uzyskać wydajność wyżej podaną. Podkreślając znaczenie racjonalnej pracy przetokowej nadmienić wypada, że we Francji znalazło zastosowanie do spychania, względnie przestawiania wagonów użycie traktorów, którym dla ułatwienia przejazdów z jednego międzytorza na drugie urządza się w parku sortowniczym kilka pomostów w poprzek torów. Koszt traktora wynosi niewiele, bo około 55.000 franków. Tak samo dążenie do zmniejszenia czasu manewrowania parowozem pociągowym na stacjach pośrednich, skłoniło Zarząd Kolei niem. do wprowadzenia w użycie na 20-tu stacjach, wyłącznie dla pracy manewrowej, lokomotyw spalinowych z motorami benzynowemi i Diesla. O stosowaniu najnowszych zdobyczy techniki w dziedzinie kolejnictwa i budowy dochodzą nas wieści również z Rosji sowieckiej, gdzie w toku realizowania „piatiletki" władze sowieckie zaprosiły dla wydania opinji i osiągnięcia fachowej pomocy amerykańskich fachowców na polu kolejnictwa.

Nie tylko przez odpowiednią rozbudowę, względnie ulepszenie budowy i urządzeń stacyjnych można zwiększyć wydajność przewozów. Drugim ważnym czynnikiem jest organizacja pracy, szczególnie manewrowej, która to organizacja może się pochlubić wprost rewelacyjnemi danemi statystycznemi i przy zastosowaniu której w wielu wypadkach okazuje się zbędną rozbudowa dworców przetokowych. I tak na kolejach niemieckich wskutek systemizacji pracy przetokowej, po uprzedniem przeprowadzeniu skrupulatnych nad nią badań, uzyskano zwiększenie wydajności pracy stacji do 33 proc., a nawet okazała się możność skasowania 25 proc. dworców przetokowych. Podobne wyniki dało wprowadzenie organizacji pracy technicznej na stacjach rozrządowych w Polsce. Wszędzie polepszyło się formowanie pociągów, przy równoczesnem zmniejszeniu ilości parowozo — godzin.

Po wprowadzeniu organizacji pracy, w samej Dyrekcji Lwowskiej ilość parowozów przetokowych zmniejszyła się o 23 proc. w przeciągu półrocza. Oszczędność w parowozo - godzinach osiągnęła około 30 proc. a mimo to polepszył się współczynnik obrotu wagonów o 10 proc., przez co dziennie zaoszczędza się około 1280 wagonów. Podobne oszczędności uzyskano w ilostanie personelu stacyj rozrządowych.

(Dokończenie nastąpi).

PRACA DLA BEZROBOTNYCH

(Ra) W związku z mającem się odbyć spisem ludności, władze administracyjne zwróciły się o pomoc do urzędów o dostarczenie komisarzy spisowych i pewnej ilości kancelistów.

Dyskutować nie można było. Rozkaz i koniec. I jeżeli o komisarzach jeszcze trudno dyskutować, gdyż idzie tu o ludzi, godnych zaufania, to z siłami kancelaryjnemi nie wszystko jest w porządku. Co do komi-

sarzy zarzucić można, że zatrudniono do tej pracy zawiadowców pośrednich stacyj, którzy i bez tego mają urzędowania ponad siły ludzkie, a używanie ich poza stacjami może tylko w tych wypadkach być korzystne, gdy dłuższy czas pozostają w jednej miejscowości. No, ale trudno, obowiązek ogólnego znaczenia.

Natomiast zatrudnianie urzędowych sił kancelaryjnych w miastach większych, gdzie przewalają się większe ilości bezrobotnych inteligentów, nie może nikogo zachwycić. Tu trzeba było przez parę dni spisowych, aż do obliczenia dat statystycznych zająć bezrobotnych pracowników umysłowych. Przecież dla wykonania rozporządzenia o spisie uchwalono pewne wydatki, które winny się znaleźć w rękach najbardziej potrzebujących. Będzie to zdrowa, choć chwilowa pomoc bezrobotnym, a czynniki, którym tę sprawę poruczono może znajdą jeszcze czas na wydanie w tym kierunku zarządzeń.

Z drugiej strony nie widać konieczności przepracowywania niższych pracowników urzędów kolejowych dla celów, które można było (i dziś jeszcze można) zrealizować z pomocą i pożytkiem bezrobotnych.

DLACZEGO

dobrowolny podatek na bezrobotnych wynosi u pracowników kolejowych większe kwoty, uszykowane w wyznaczoną tabelę zależnie od grupy płacy, podczas gdy stawki wśród pracowników państwowych są dowolne, a pewne urzędy płacą zaledwie 10 groszy od stu złotych? Dlaczego nie uregulowano tej sprawy, nie ujęto w jednolite normy? Dlaczego płacą i rodzice i dzieci szkolne. Czy to rozmaite kasy? Czy prawda, że wojskowi, bez względu na stopień płacą 25 groszy?

DLACZEGO

urzędy państwowe wytwarzają dalsze szeregi bezrobotnych, dlaczego władze nie zajmą się zmniejszeniem fabrykacji bezrobotnych przez większe instytucje prywatne. Pytamy dlaczego to wszystko się dzieje, dlaczego nie przetnie się błędnego koła polityki gospodarczej. Ze swej strony wzywamy ogół do dalszej pomocy bezrobotnym:

wszystko dla głodnych i zziębniętych!

AKCJA PRACOWNIKÓW

KOMUNIKAT NACZELNEGO KOMITETU PRAC. PAŃSTW., KOLEJ. I KOMUNALNYCH.

Z audjencji, udzielonej Naczelnemu Komitetowi Pracowników Państwowych, Kolejowych i Komunalnych Rzeczypospolitej Polskiej przez p. *Nakoniecznikow-Klukowskiego, Podsekretarza Stanu w Prezydjum Rady Ministrów* dnia 27 października 1931 r., ogłoszono następujący komunikat urzędowy:

Dnia 27 z. m. podsekretarz stanu w Prezydjum Rady Ministrów Nakoniecznikow-Klukowski przyjął *delegację* Nacz. Kom. Pracowników Państwowych, Kolejowych i Komunalnych w osobach: inż. *Łopuszańskiego, dr. Krajewskiego i Sikorskiego*, która przedstawiła p. Ministrowi szereg postulatów, reprezentowanych przez siebie organizacji, a mianowicie: *przywrócenie dodatków do poborów, doraźnej pomocy w formie jednorazowego zasiłku, ułatwienie oddłużenia urzędników przez rozłożenie spłaty zaliczek na podwójną ilość rat, przyznanie urzędnikom umówionych cen za węgiel z kopalń państwowych, zwolnienia od opłat szkolnych, obniżenie czynszów w domach skarbowych, obniżenie ceny budulca dla spółdzielni mieszkaniowych i rozszerzenie ulg przejazdowych na rodziny urzędników i emerytów.*

P. wiceminister Nakoniecznikow-Klukowski oświadczył delegacji, że *przy obecnej sytuacji finansowej nie może przyrzec na czas najbliższy zrealizowania postulatów, stwarzających obciążenie dodatkowe dla skarbu państwa*, jeżeli zaś chodzi o punkt, dotyczący rozłożenia zaliczek na większą ilość rat, to sprawa ta została podjęta przez rząd już w lipcu r. b. i wydane zostało zarządzenie, rozkładające spłatę zaliczek na znacznie większą niż dawniej ilość rat.

W sprawie ustaw urzędniczych oświadczył p. wiceminister, że *ustawy te nie są jeszcze w chwili obecnej dojrzałe do wniesienia do sejmu*, a więc i dyskutowanie nad tą kwestją nie jest w chwili obecnej aktualne.

Do powyższego komunikatu dodać należy, że delegacja Naczelnego Komitetu przedstawiła przewszystkiem jego ideologję, polegającą na niezależnej obronie zawodowych interesów stanu urzędniczego, oraz że z poszczególnemi sprawami, zawartemi w załączonym memorjale, skierowana została do resortowych PP. Ministrów, do których też zgłoszono prośby o audjencję.

Niezależnie od tego oświadczono delegacji, iż jakkolwiek projekt ustawy uposażeniowej, nie jest narazie aktualny, jednakowoż *przeprowadzone obecnie redukcje zmierzają do stworzenia podstaw dla nowej ustawy uposażeniowej, która ma być korzystniejszą dla pracowników państwowych,*

W sprawie projektu ustawy emerytalnej oświadczył p. Pedsekretarz Stanu, że *nie może uznać słuszności zasady*, wedle której *lata spędzone w służbie państw zaborczych miałyby być traktowane na równi z latami służby polskiej;* istnieje tendencja do *obniżenia należności emerytalnej za lata służby zaborczej (ew. do 75 proc.)*, przeciw której Naczelny Komitet zamierza podjąć energiczną akcję.

Zmiana ustawy *o państwowej służbie cywilnej* nie jest narazie aktualną, jednakże Naczelny Komitet czuwa nad tą sprawą i przeprowadza obecnie dyskusje nad tezami, ustalonemi przez sekcję pragmatyczną.

Dnia 28 października b. r. delegacja Naczelnego Komitetu była u p. *Nowowiejskiego*, Dyrektora Departamentu dla usprawnienia administracji w Prezydjum Rady Ministrów, który dnia poprzedniego brał udział w audjencji, gdzie wspólnie z szefem biura prasowego Prezydjum Rady Ministrów p. *Święcickim* omawiano w dalszym ciągu sprawy, poruszone w me-

morjale, nadto zaś sprawę *utzymania stałego kontaktu między p. Premjerem a organizacjami urzędniczemi* na ewentualnych konferencjach perjodycznych, zwoływanych przez p. Premiera.

Pozatem Naczelny Komitet wyśle w najbliższym tygodniu *delegację do Sejmu*, która polskim stronnictwom sejmowym przedstawi postulaty świata urzędniczego — oraz w sprawach poszczególnych wystosuje osobne memorjały do resortowych pp. Ministrów.

Prezydjum Naczelnego Komitetu.

KOMUNIKAT

NACZELNEGO KOMITETU PRACOWNIKÓW PAŃSTWOWYCH.

Grono organizacyj urzędniczych, wchodzących w skład Nacz. Komitetu Pracowników Państw., Kolejowych i Komunalnych, powiększyło się o „Związek Umysłowych Pracowników Kolejowych", których przystąpienie rozszerza znowu podstawy działalności Naczelnego Komitetu. Wobec tego w Komitecie tym, obejmującym 16 organizacyj urzędniczych, reprezentowane są wszystkie gałęzie służby państwowej zarówno w Warszawie, jak w najdalszych województwach. Na posiedzeniu, odbytem dnia 8 października, Naczelny Komitet ustalił tekst memorjałów w sprawie położenia materjalnego pracowników państwowych. Memorjał ten ma być w najbliższym czasie przesłany Sejmowi i Rządowi w szczególności Panu Prezesowi, do którego zwracano się już z prośbą o audjencję. Wbrew tendencyjnie rozsiewanym przez niektóre czynniki pogłoskom, stwierdzono w obszernej dyskusji, że ideologja Naczelnego Komitetu, wyrażająca się w rzetelnej obronie zawodowych interesów stanu urzędniczego, jest wolna od jakichkolwiek wpływów politycznych — a niezależność organizacji jest jej największą siłą, która niewątpliwie skupi najszersze grono zdrowo myślących pracowników państwowych.

Wkońcu przypomniano, że jeszcze w czerwcu br Naczelny Komitet wystąpił przeciw projektowi o zniesieniu szczeblowania, uważając, że dochody z tego powodu muszą być minimalne a odebranie urzędnikom wobec wstrzymania awansów jedynej możliwości skromnego i dobrze zasłużonego podwyższenia poborów byłoby dotkliwą krzywdą.

ŻYCIE ZWIĄZKU

POZNAŃ.

Dnia 5. października 1931 r. odbyło się posiedzenie Zarz. Okr. Z. U. P. w lokalach K. P. W. w Poznaniu.

Po zagajeniu i powitaniu obecnych przez kol. Wintera, odczytano obfity porządek dzienny, przyjęty bez zmian.

Z kolei kol. sekretarz podał do wiadomości szereg pism Zarządu Gł., a to w sprawie udzielonej Zarządowi Okr. subwencji na zakupienie inwentarza, odnośnie zwołania nadzwyczajnych Zgromadzeń Kół, zbiórki na cele budowy domu Ligi i etatowania aspirantów.

Wynajem lokalu i kupno inwentarza powierzono Wydziałowi Wykonawczemu, a nadzw. Zgromadzenia Kół postanowiono zwołać po obchodzie „Dziesięciolecia". Na propozycję Prezesa kol. Wintera uchwalono następnie wyasygnować na budowę domu „Ligi" kwotę 20,— zł. z funduszów Z. O. i poruczono kol. Kukli ściągnąć od kolegów kwoty dobrowolnego opodatkowania się na ten cel w dwóch ratach miesięcznych à 1,20 zł. Obecnych kolegów kontrolerów i zawiadowców stacyj uproszono, by sporządzili wykazy kolegów aspirantów, którzy na 1. września nie otrzymali etatów i przesłali je Z. O. jako materjał dla Zarządu Głównego do interwencji w Ministerstwie Komunikacji.

W dalszym ciągu prezes kol. Winter zdał szczegółowe sprawozdanie z posiedzenia plenarnego Zarządu Gł. w dniu 20. IX. 1931 r. (wydrukowano w „Czasopiśmie" Nr. 14 z 1 października b. r.).

Prezes kol. Winter zawiadomił dalej zebranych, że jako delegat Związku uczestniczył w posiedzeniu w sprawie utworzenia „Funduszu Humanitarnego Pracowników Kolejowych" wyjaśniając, iż z inicjatywy JWPani Prezesowej Rucińskiej oraz Naczelnika Wydziału osobowego p. Mgr. Kałuskiego postanowiono utworzyć taki fundusz także przy D. O. K. P. Poznań. Do współpracy zaproszono wszystkie Związki. Celem „Funduszu" będzie udzielanie doraźnych zapomóg dla wdów i sierot po pracownikach kolejowych, wysyłanie dzieci kolejarzy na kolonje letnie, ewentualna budowa domu uzdrowiskowego i t. p. W tej myśli Komitet postanowił zaapelować do ogółu pracowników Okręgu Poznań, aby dobrowolnie opodatkowali się na rzecz „Funduszu" w wysokości 1‰ od poborów oraz zwrócił się do przedstawicieli Związków, by poparli inicjatywę Komitetu. Kol. Winter podniósł też, że w imieniu Okręgu Z. U. P. Poznań zdeklarował pomoc w akcji Komitetu i dlatego gorąco apeluje do obecnych o poparcie zbożnego dzieła.

Uchwałę Wydziału Wykonawczego z dnia 9. VII. 1931 r. i protokół z posiedzenia Komitetu uroczystości „Dziesięciolecia" zebrani przyjęli bez zmian.

W związku z odczytaną uchwałą i protokołem omawiano obszernie sprawę odświętnego przyjęcia gości i kolegów, po akademji z okazji 10-lecia Związku.

W wolnych głosach kol. Prezes Winter prosił zebranych o wskazówki i wytyczne do dalszej pracy Zarządu Okręgowego. Po ożywionej dyskusji powierzono Wydz. Wyk. wypracowanie programu wycieczek i imprez na rok 1932 i podanie go na czas do wiadomości członków, by odpowiednio do tego ułożyli urlopy wypoczynkowe. Następnie kol. Winter zaproponował wycieczkę do Zakopanego z rodzinami w dniach od 31. grudnia 1931 r. do 6. stycznia 1931 r. Propozycję tę zebrani przyjęli, a wykonanie projektu polecono Wydziałowi Wykonawczemu.

Po załatwieniu jeszcze kilku spraw lokalnych, prezes kol. Winter zamknął posiedzenie, zawiadamiając, iż najbliższe zebrania będą odbywać się w gmachu „starej dyrekcji" pokój 7.

Stacja ....

WPan .... Stanisław Dobrzyński

Używanie poczty kolejowej dozwolono Reskryptem M. K. nr. 378|25.

Wysyłający „Czasopismo" winien zgiąć zeszyt trzykrotnie, końce założyć o siebie tak, by adres był dla rozdawcy widoczny.

OSTRÓW.

Dnia 26. IX. 1931 r. o godz. 11'45 odbyło się w Ostrowie Wkp. plenarne zebranie Koła z udziałem 20 członków i 1 delegata Z. O.

Prezes Kol. Tarzewski zagaił zebranie, witając delegata Z. O. kol. Lewickiego i zebranych członków, poczem po przyjęciu porządku obrad sekretarz kol. Bruski odczytał protokół z ostatniego zebrania, które przyjęto również jednogłośnie.

W sprawie Akademji z okazji 10-cio lecia Związku kol. Lewicki w dłuższem przemówieniu podniósł znaczenie tej uroczystości i obowiązek udziału w niej w miarę możności.

Przy wnioskach poruszono sprawę praktykantów kol. oraz premji przetokowej. W dyskusji zabierali głos kol. Tarzewski, Lewicki, Serafin i Bruski.

Zarząd Okręgowy ZUP. w Poznaniu urządza w dniach od 31. grudnia 1931. r. do 6 stycznia 1932 r. wycieczkę do Zakopanego. Udział w wycieczce wraz z rodzinami uprasza się zgłaszać na ręce Prezesa Zarządu Okręgowego Kol. Wintera (DOKP Poznań Wydział V) najpóźniej do dnia 15 grudnia br.

Ogłoszenie.

Zarząd Główny ZUP. wydał nowy formularz „kwestjonarjuszy" do wypełnienia przez wstępujących do Związku Członków. Druk ten składa się z 3 części. Odcinek I. składa się z dwóch części, t. j. z właściwego kwestjonarjusza i oświadczenia. Kwestjonarjusz — po wypełnieniu przez członka — pozostaje jako dokument związkowy w aktach Koła, zaś oświadczenie dany urząd służbowy przesyła do Wydziału Finansowego odnośnej Dyrekcji O. K. P. Drugi i trzeci kwestjonarjusz — analogicznie wypełniony jak odcinek I. — Zarząd Koła miejscowego odsyła pod adresem odnośnego Okręgu. Zarząd Okręgowy zatrzymuje jeden kwestjonarjusz u siebie jako dokument ewidencyjny, drugi natomiast kwestjonarjusz przesyła Zarządowi Głównemu.

Wszelkie zapotrzebowanie, ściśle obliczone, należy kierować do Zarządu Głównego, który przekaże druki na adres zamawiającego Zarządu Okręgowego.

Zarząd Główny ZUP.

Do posiadaczy polis ubezp. „Florjanki."

Przypominając akcję prowadzoną przez adwokata **Dra Br. Fellera** przed kilkoma laty w sprawie **waloryzacji polis włoskich**, podaje się do wiadomości, że aktualną jest w dalszym ciągu **sprawa polis Krakowskiego Towarzystwa Wzajemnych Ubezpieczeń w Krakowie („Florjanki") odnośnie do waloryzacji.** Imieniem Centralnego Stowarzyszenia Obrony Wierzytelności **wniósł adwokat Dr. B. Feller do Sądu Okręgowego podanie z żądaniem wyższej waloryzacji,** a to **25 proc.** („Florjanka" proponuje 12 proc.).

Zainteresowani Koledzy — po podpisaniu pełnomocnictwa dla adwokata Dra Bron. Fellera jako posiadacze polis „Florjanki" i po podaniu mu dat wedle przesłanej im przezeń konsygnacji — mogą przystąpić do sprawy tak aktualnej, przyczem wskazany jest pośpiech celem wniesienia podania wraz z pełnomocnictwem i datami posiadaczy polis **najpóźniej do dnia 15. grudnia b. r.**

Przy wyjaśnieniu w tej sprawie należy się natychmiast zwracać do st. asesora **Nalepy Jana,** Wydział Ruchu D. O. K. P. Kraków.

Aktualna jest również sprawa co do polis **austryjackich towarzystw ubezpieczeniowych.** Można w tej materji zgłaszać się także do **Dra Fellera, Kraków, ul. św. Jana 18. I. p.**

PISMO REDAGUJE KOMITET.

Podkomitety redakcyjne we Lwowie, Krakowie, Stanisławowie, Katowicach, Poznaniu i Gdańsku.

Redakcja i administracja: Lwów, ul. Kętrzyńskiego 32, telefon 49-89. — Konto czekowe: P. K. O. Nr 152.887.

Wydawnictwo Zarządu Głównego „Związku Umysłowych Pracowników Kolejowych".

Drukarnia Kresowa — Lwów, Mochnackiego 48. Telefon: 92-46. Redaktor odpowiedzialny: **Wacław Łukaszkiewicz.**